

# Funkcjonowanie komisji kolejowych

W prawodawstwie polskim status komisji kolejowych (prowadzących postępowanie w zakresie incydentu lub wypadku kolejowego) określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 16 marca 2016 r. Zgodnie z §2 ust. 3 rozporządzenia, w skład komisji wypadkowej wchodzą przedstawiciele: przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznicy (w zależności infrastruktura lub pojazdy którego z tych podmiotów uczestniczyły w zdarzeniu). Przewodniczącym komisji zostaje przedstawiciel zarządcy infrastruktury, na którego terenie doszło do zdarzenia.

Powyższe zapisy są zdaniem członków IGTL, będących przewoźnikami kolejowymi, dysponentami wagonów, podmiotami ECM, użytkownikami bocznic, obarczone następującymi wadami:

1) W składzie komisji kolejowych nie przewiduje się uczestnictwa przedstawicieli dysponenta pojazdu ani certyfikowanego podmiotu ECM (podmiot odpowiedzialny za utrzymanie). Tymczasem to dysponent wagonu wespół z podmiotem ECM są podmiotami, które na podstawie obowiązujących przepisów odpowiadają za pojazd i jego stan techniczny na każdym etapie życia. Określa to zarówno ustawa o transporcie kolejowym, jak i Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 (zastąpiła poprzednią Dyrektywę 2004/49/WE zmienioną Dyrektywą 2008/110/WE) oraz Rozporządzenie Komisji (UE) 445/2011. Obecny zapis sprawia, że dysponenci oraz podmioty ECM pojazdów uczestniczących w zdarzeniu praktycznie w żaden sposób nie biorą udziału w postępowaniu komisji, tym samym nie mogą na bieżąco „bronić” swych racji, uzasadniać ani dostarczać argumentacji, mogącej się przyczynić do pełnego wyjaśnienia przyczyn wypadku. Ponadto, doświadczenia członków IGTL wskazują, że podmioty te nie są nawet informowane na bieżąco o stanie postępowania, które często trwa latami. Brak czynnego uczestnictwa podmiotu ECM w postępowaniu komisji wypadkowej uniemożliwia temu podmiotowi poprawne wywiązywanie się ze swojej funkcji ECM, chociażby w zakresie rozwoju utrzymania w celu poprawy bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych (obowiązki określone zarówno w Dyrektywie 798 i Rozporządzeniu Komisji 445, jak i w samej ustawie o transporcie kolejowym). Jednocześnie opisany stan prawny i faktyczny komplikuje dysponentowi wagonu sytuację finansową, ponieważ bez rozstrzygnięcia w sprawie przyczyn wypadku nie ma możliwości ustalenia odpowiedzialności za szkody w tym zniszczenia pojazdów kolejowych. Istnieją wprawdzie w rozporządzeniu zapisy §9, ust. 4, który mówi, że przewodniczący może powołać w skład komisji inne osoby, jest to jednak zapis nieobligatoryjny, co oznacza, że przewodniczący komisji (strona postępowania!) nie ma żadnego obowiązku powołać przedstawiciela dysponenta lub ECMa i w praktyce tak właśnie się najczęściej dzieje. Z kolei w ustawie o transporcie kolejowym istnieje też zapis (art.28k), że komisja prowadzi postępowanie tak, by wysłuchać zainteresowanych stron, a także że Komisja informuje o postępowaniu i o postępach właścicieli zniszczonego mienia – są to jednak zapisy nieprecyzyjne i niezwykle trudno na ich podstawie egzekwować jakikolwiek obowiązek większego zaangażowania dysponentów i podmiotów ECM pojazdów kolejowych w postępowanie komisji. Praktyka – w ocenie członków IGTL – jest taka, że właściciele zniszczonego mienia (przeważnie są to dysponenci pojazdów) nie są na bieżąco informowani o postępach – często trwających latami – prac komisji.

2) Przewodniczącym Komisji zostaje przedstawiciel jednej ze stron, tj. przedstawiciel zarządcy infrastruktury, co oznacza, że powierzona mu jest funkcja przewodniczenia ciału orzekającemu w jego własnej sprawi. Nierzadko rodzi to uzasadnione obawy o bezstronność tak prowadzonego postępowania, zwłaszcza w przypadku gdy w skład komisji nie wchodzą przedstawiciele dysponentów ani ECM pojazdów uczestniczących w wypadku, jak ma to miejsce obecnie.

Ponadto, przywoływane powyżej przepisy w zakresie postępowania w sprawie wypadków i incydentów kolejowych są niespójne i nieadekwatne w stosunku do tzw. Ogólnej Umowy o Użytkowaniu Wagonów AVV (inny skrót: GCU). Jakkolwiek Umowa AVV nie jest aktem prawnym, lecz wielostronną umową (podpisaną przez ponad 600 przewoźników kolejowych oraz dysponentów wagonów w Europie), jest to Umowa oparta o postanowienia konwencji COTIF 1999, opracowana w 2006 r. pod egidą międzynarodowych związków kolejowych UIC, UIP i ERFA. Jej celem jest uregulowanie i ujednolicenie całokształtu postępowania przy przewozach wagonów towarowych przez różne przedsiębiorstwa kolejowe w Europie i uregulowaniu wzajemnych praw i obowiązków stron przewozu. Umowa ta została opracowana w 2006 r., w momencie zakończenia obowiązywania tzw. przepisów RIV – Przepisy o Wzajemnym Użytkowaniu Wagonów Towarowych w Komunikacji Międzynarodowej, stanowiących Załącznik do międzynarodowej Konwencji COTIF. Umowa AVV została przywołana w preambule Dyrektywy 2008/110/WE (zmieniającej Dyrektywę 2004/49/WE), która wprowadziła do obrotu prawnego nowy podmiot: Podmiot Odpowiedzialny za Utrzymanie (ECM).

W ww. Umowie AVV, dysponent wagonu oraz podmiot ECM są podmiotami jednoznacznie umocowanymi w relacjach pomiędzy uczestnikami przewozu wagonu po sieci kolejowej (Rozdział II Umowy AVV). Rozdział IV i V Umowy bezpośrednio odnoszą się do zaangażowania dysponenta wagonu (a także podmiotu ECM zgodnie z zapisami rozdziału II) w przypadku jakichkolwiek uszkodzeń własnego pojazdu (art. 18 Umowy AVV). Zapisy te, jak i sama idea Umowy AVV są niestety rozbieżne z powyżej przywołanymi aktami prawnymi w zakresie postępowania komisji wypadkowych, ponieważ w krajowych przepisach nie ma bezpośrednio wskazania na uczestnictwo dysponenta lub/i podmiotu ECM w postępowaniu w sprawie wypadku lub incydentu kolejowego.

Stoimy na stanowisku, że zapisy Ustawy jak i Rozporządzenia należałoby zmienić poprzez:

* uwzględnienie czynnego uczestnictwo dysponenta wagonu lub/i podmiotu ECM w czynnościach związanych z badaniem okoliczności zdarzenia przez komisję kolejową,
* zmianę zasady wyboru przewodniczącego komisji. Przewodniczący komisji powinien być niezależnym ekspertem i nie powinien to być przedstawiciel którejkolwiek z zaangażowanych stron; może to być np. Członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.